QUEIROZ·MALUF
sociedade de advogados

MA
MG
advogados

ARBITRAGEM DE ACORDO COM O REGULAMENTO DO CENTRO DE ARBITRAGEM E MEDIAÇÃO DA CÂMARA DE COMÉRCIO BRASIL-CANADÁ

Procedimento Arbitral CAM-CCBC nº 64/2019/SEC7

VIABAHIA Concessionária de Rodovias S.A
("VIABAHIA" ou "Requerente")

vs.

Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT
("ANTT" ou "Requerida")

São Paulo, 29 de março de 2023.

Petição 37 da Requerente – Comentários aos documentos juntados pela Requerida

---

Advogados da Requerente:
Queiroz Maluf Sociedade de Advogados
MAMG Advogados

1. Em atenção ao item 23.(i) da Ordem Processual nº 31[1], a VIABAHIA apresenta suas considerações sobre a Petição 31 da Requerida, bem como sobre os novos documentos anexos, **RDA-267** a **RDA-279**, juntados pela ANTT após a Audiência de Oitiva de Testemunhas Técnicas ("Audiência"), realizada entre os dias 17 e 20 de outubro de 2022.

I. Introdução

2. É fato que a ANTT já teve diversas oportunidades para apresentar os fundamentos técnicos de suas alegações nesta Arbitragem, seja ao longo de toda a fase postulatória, mas também durante as três audiências já realizadas neste processo.

3. A despeito de todas essas oportunidades, apenas agora a ANTT optou por romper seu silêncio e tentar expor, ainda que sem sucesso, "contra-argumentos técnicos" às alegações da VIABAHIA, inclusive, subsidiados por informações conhecidas há tempos pela ANTT, mas que, de forma temerária, a Requerida decidiu juntar apenas ao final da fase de instrução.

4. Os documentos **RDA-267** a **RDA-279** foram juntados pela ANTT <u>sem qualquer espécie de contextualização ou esclarecimento sobre sua pertinência para o julgamento dos pedidos da VIABAHIA</u>. Essa postura recorrente da ANTT impede o pleno exercício do contraditório, uma vez que não se tem clareza sobre o que se pretende comprovar com essa documentação adicional.

5. Além disso, o contraditório também se encontra prejudicado visto que a maioria desses documentos novos juntados pela ANTT abordam questões técnicas <u>sem trazer qualquer lastro que permita a rastreabilidade das informações neles contidas</u>. Ainda, conforme será demonstrado mais adiante, grande parte dessa nova documentação consiste em análises lacunosas feitas pelo corpo técnico da própria ANTT, defendendo suas próprias teses, mas apresentadas como se fossem "pareceres independentes".

6. Diferente dos pareceres juntados pela VIABAHIA nesta Arbitragem, as análises feitas pela ANTT, em sua maioria, não apresentam qualquer elemento

[1] V. item 23.(i): "23. Em respeito ao princípio do contraditório [art. 21, § 2º, da Lei de Arbitragem e item 9.1 do Termo de Arbitragem], o Tribunal CONCEDE prazo até 29 de março de 2.023 para: [i] a Requerente apresentar as suas considerações sobre a Petição 32 da Requerida e os docs. RDA267 a RDA279;" da Ordem Processual nº 31.

técnico que permita validar as conclusões apresentadas. Tem-se, assim, hipóteses, suposições e fabulações criadas pela própria ANTT sem qualquer ***(i)*** lastro que permita validar suas premissas ou ***(ii)*** explicação do racional para as conclusões apresentadas.

7. Desse modo, não é admissível que esses documentos sejam considerados como "provas concretas" para as alegações da ANTT, pelas razões expostas em seguida.

II. Análise dos Documentos

8. Os itens a seguir referem-se, especificamente, a cada um dos documentos novos juntados pela ANTT, seguindo, na medida do possível, a mesma ordem de apresentação de documentos feita pela Requerida em sua Petição 31.

Depressão Econômica

9. A ANTT juntou dois novos documentos relacionados ao pleito da VIABAHIA sobre os *Efeitos da Depressão Econômica na Concessão*:

A. Despacho da Gerência de Gestão e Fiscalização Econômico-Financeira ("GEGEF") da ANTT denominado "Estudo Econômico-Financeiro", bem como a planilha de cálculo anexa (**RDA-267**); e

B. Nota Técnica nº 14/2022/SUROD-INFRASA/DIPLAN-INFRASA/DIREX-INFRASA/CONSAD-INFRASA/AG-INFRASA e anexos, elaborada pela Infra S.A. (**RDA-269**).

10. Inicialmente destaca-se que ambos os documentos referidos acima foram encomendados pela ANTT para subsidiar sua defesa na Arbitragem, sendo assinados, respectivamente, por uma subgerência da ANTT (**RDA-267**) e pela Infra S.A., empresa pública controlada pela União (**RDA-269**).

11. Conforme será detalhado em seguida, <u>ambos os documentos devem ser desconsiderados pelo Tribunal Arbitral, uma vez que consistem em meras "suposições" embasadas em informações incorretas e/ou sem a devida</u>

rastreabilidade. Não é admissível que, neste momento avançado da Arbitragem, a ANTT pretenda obstruir a instrução do procedimento com elementos inverídicos e desconexos à realidade da Concessão da VIABAHIA, criados pela própria ANTT na tentativa de construir uma realidade econômica e contratual inexistente.

12. O documento **RDA-267** é subdividido em duas seções: em um primeiro momento, a subgerência da ANTT ***(a)*** apresenta suas considerações sobre a evolução econômico-financeira da Concessão e, em seguida, ***(b)*** expõe sua análise sobre a metodologia empregada para o estudo de tráfego no "cenário pessimista", apenas citado no Plano de Negócios da VIABAHIA. Esses dois pontos serão endereçados em seguida.

13. Em se tratando da evolução econômico-financeira da Concessão, o documento **RDA-267** já inicia apresentando uma afirmação hipotética sem qualquer embasamento fático ou técnico. Alega-se que a diferença entre o deságio oferecido pela VIABAHIA na licitação e aquele apresentado pela segunda colocada, "*certamente, [...] impactou negativamente na viabilidade econômica do projeto*"[2], uma vez que a receita tarifária da VIABAHIA seria maior caso tivesse proposto um deságio menor.

14. Essa "certeza" da subgerência da ANTT encontra-se desprovida de qualquer fundamentação. No seu entender, tal conclusão seria tão óbvia ao ponto de dispensar sua comprovação com dados reais. No entanto, não há lugar para tais conjecturas nesta Arbitragem.

15. Em primeiro lugar, a ANTT limitou o cálculo da tarifa de pedágio ao seu impacto sobre a receita auferida pelas concessionárias, ou seja, sustentou que o deságio ofertado na época da licitação decorreria pura e simplesmente da "renúncia" de receita tarifária que seria explorada pela vencedora do certame.

16. No entanto, a ANTT ignora que o cálculo da tarifa de pedágio, de modo simplificado, é baseado em três pilares[3]: ***(1)*** custos com investimentos e operação da concessão; ***(2)*** taxa de retorno esperada pelo investidor e ***(3)*** a receita do projeto. Uma vez que não são conhecidos os detalhes do Plano de Negócios da segunda colocada na licitação, não é possível apurar os motivos que levaram à propositura de deságio de 10,36%.

17. O que se sabe sobre a segunda colocada da licitação é que, após a VIABAHIA se sagrar vencedora, a licitante desqualificada apresentou Recurso

[2] V. §2 do **RDA-267**.
[3] V. §69 do **RTE-459.**

Administrativo para tentar reverter o resultado do certame. Porém, a ANTT julgou improcedente essa medida, reiterando a viabilidade e assertividade da proposta da VIABAHIA[4], de modo que as conclusões do **RDA-267** são meras "hipóteses".

18. Por outro lado, o que se tem de concreto é que, dentre todos os contratos celebrados na 2ª Fase do Programa de Concessões de Rodovias Federais (PROCROFE), a VIABAHIA foi a que ofertou **o menor** deságio durante as licitações. Além disso, o deságio de 21% apresentado pela VIABAHIA é **substancialmente inferior** à média dos descontos dessa fase, que corresponde a 43,22%, conforme indicado na tabela abaixo[5]:

Concessionárias da 2ª Fase do PROCROFE	Deságio nos leilões	Média dos deságios
Autopista Fernão Dias	65,43%	43,22%
Autopista Litoral Sul	62,67%	
Autopista Régis Bittencourt	49,20%	
Autopista Fluminense	40,95%	
Rodovia Transbrasiliana	40%	
Autopista Planalto Sul	39,35%	
Rodovia do Aço	27,17%	
VIABAHIA	**21%**	

19. Inclusive, os deságios ofertados nas etapas seguintes do PROCROFE foram ainda mais expressivos, sendo o deságio da VIABAHIA sempre **inferior** à média dos descontos apresentados nos leilões.

Concessionárias da 3ª Fase do PROCROFE	Deságio nos leilões	Média dos deságios
VIA 040	61,13%	48,94%
MSVia	52,74%	
CRO	52,03%	
CONCEBRA	52%	
ECO 101	45,60%	

[4] V. Resolução ANTT 3.074/2009, publicada em 19 de março de 2009 no Diário Oficial da União.
[5] V. informações públicas disponibilizadas pela ANTT e pela bolsa de valores B3.

ECO 050 (MGO Rodovias)	42,38%	
ECOPONTE	36,67%	

Concessionárias da 4ª Fase do PROCROFE	Deságio nos leilões	Média dos deságios
VIACOSTEIRA	62,04%	29,23%
VIASUL	40,53%	
ECOVIAS do Cerrado	33,14%	
ECOVIAS do Araguaia	16,25%	
CCR Rio/SP	15,31%	
VIABRASIL	8,09%	

20. Desse modo, é completamente descabida a suposição da subgerência da ANTT no sentido de que o deságio ofertado pela VIABAHIA seria a "causa" para o desequilíbrio econômico-financeiro da Concessão. Caso essa hipótese fosse correta, todas as demais concessões federais estariam ainda mais prejudicadas, visto que, por terem deságios mais de três vezes superiores ao da VIABAHIA, as demais concessões estariam, desde a licitação, fadadas à inviabilidade econômica, o que seria inadmissível.

21. Levando-se essa ilação ao limite, existiria uma situação em que todas essas demais concessões estariam condenadas à caducidade desde a fase de licitação, quando foram apresentados os deságios. Com base nessa esdrúxula suposição trazida no documento **RDA-267**, o propósito institucional da ANTT seria regular e fiscalizar concessões natimortas.

22. Ademais, no que se refere à receita tarifária auferida pela VIABAHIA, cumpre reiterar que, mesmo com todas as ressalvas já apresentadas sobre esse tipo de cálculo, é fato que sua receita tarifária operacional é uma das **menores** se comparada com a das demais concessões devido à mora da ANTT em proceder ao reequilíbrio econômico-financeiro da Concessão, conforme já exposto nesta Arbitragem:

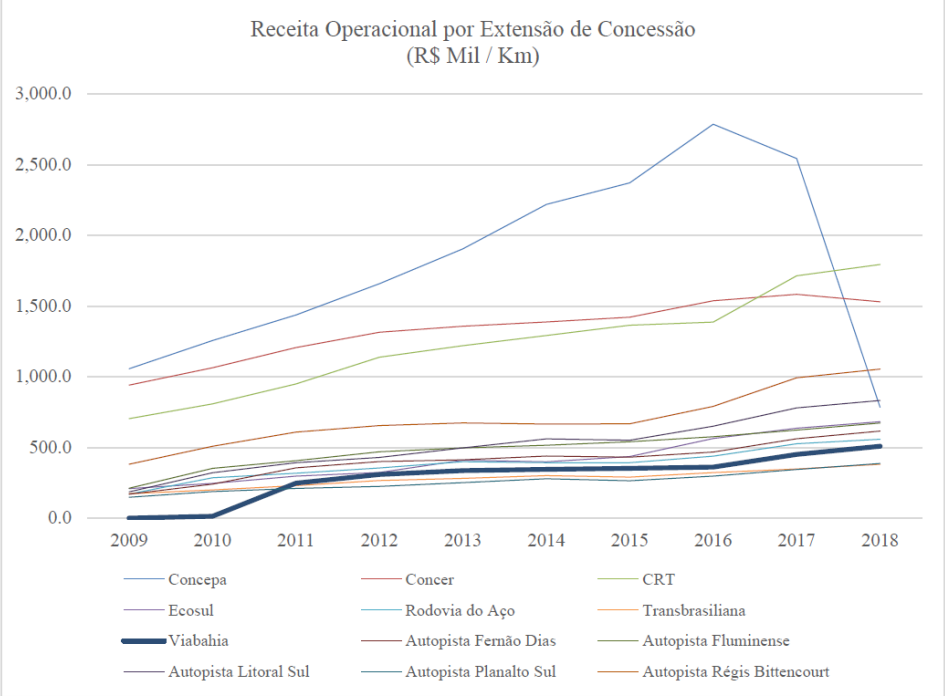


Gráfico 1 - Receita Operacional por Extensão de Concessão

(RTE-486, Nota Técnica da Alvarez&Marsal, p. 14)

23. Ou seja, mesmo com um dos menores deságios, a receita da VIABAHIA é menor se comparada às demais concessões. Essa comparação revela o quão descabida é a suposição apresentada pela subgerência da ANTT no **RDA-267** e o quão desequilibrada está a Concessão da VIABAHIA.

24. Apesar de a proposta da VIABAHIA apresentada na licitação estar alinhada com o cenário econômico da época, conforme exposto pelo Sr. Paulo Rabello de Castro na Audiência[6], devido à **mora** da ANTT, a Concessão descolou-se das reais necessidades do sistema rodoviário e do cenário econômico, conforme previsto na cláusula 16.5.1 do Contrato, temática já exaustivamente tratada nesta Arbitragem.

25. Inclusive, cumpre ressaltar que, além de hipotéticas, as análises trazidas no **RDA-267** sobre a receita tarifária da VIABAHIA se baseiam em **dados incorretos**. A título de exemplo, para o ano de 2013, a ANTT considerou que a receita da VIABAHIA seria R$ 598.137,00, porém a demonstração financeira para esse mesmo período indica receita de pedágio de R$ 226.509,00[7] - a receita realmente auferida pela VIABAHIA foi **menor** do que a metade daquela indicada pela ANTT!

[6] V. linhas 838-865 das Notas Estenográficas da Audiência.
[7] V. Todas as Demonstrações Financeiros Anuais publicadas pela Requerente estão disponíveis em: Demonstrativos – VIABAHIA (viabahiasa.com.br)

26. Ou seja, qualquer cálculo que seja realizado tomando como base os dados apresentados pela ANTT estará majorado em quase o dobro se comparado ao dado real. Esse conveniente "equívoco técnico" da ANTT viola a boa-fé processual, na medida em que busca distorcer a percepção do Tribunal Arbitral sobre a dimensão do desequilíbrio econômico-financeiro que já acomete a Concessão – o que não se deve admitir.

27. Outra suposição trazida nesse documento é de que o desembolso de parcelas do financiamento contratado pela VIABAHIA com o BNDES teria agregado "*recursos ao caixa da Concessão, mas, mesmo assim, o nível de execução foi de 20% do total previsto no Contrato*"[8]. Aqui a subgerência da ANTT misturou duas informações distintas e tentou, sem sucesso, deduzir alguma correlação.

28. É fato que, até o ingresso dos novos controladores, a VIABAHIA recebeu aportes do BNDES, uma vez que, desde o início da Concessão, obteve regularmente o financiamento de longo prazo junto ao BNDES (**RTE-099**). Inclusive, essa contratação é, justamente, o fato que descontrói o argumento utilizado pela ANTT nesta Arbitragem no sentido de que a VIABAHIA estaria tentando se eximir do risco de obtenção da linha de crédito, previsto na cláusula 8.1 do Contrato[9]. Jamais se controverteu a responsabilidade da VIABAHIA de obter o financiamento da Concessão, uma vez que foi integralmente cumprido.

29. O crescimento do endividamento é normal e esperado ao longo de uma Concessão, visto que, salvo ocorram eventos extraordinários, os desembolsos estão relacionados à execução do investimento pela concessionária. Isto é, a VIABAHIA realiza obras previstas no Contrato, o BNDES atesta a execução e, em função disso, desembolsa os respectivos subcréditos do financiamento.

30. Entretanto, não obstante tenha obtido o financiamento, a VIABAHIA **não** obteve a liberação de 96% dos subcréditos do financiamento necessários para a execução das Obras Condicionadas, o que, somado às outras sérias dificuldades enfrentadas (todas alheias ao risco da VIABAHIA), inviabilizou por completo a sua execução, conforme já foi exaustivamente discutido nesta Arbitragem[10].

---

[8] V. §15 do **RDA-267**.
[9] V. cláusula 8.1 do Contrato (**RTE-002**): "8.1 A Concessionária é a única e exclusiva responsável pela obtenção dos financiamentos necessários à exploração da Concessão, de modo a cumprir, cabal e tempestivamente, com todas as obrigações assumidas no Contrato."
[10] V. §§262-273 da Petição 7 da Requerente.

31. Ou seja, ainda que a VIABAHIA tenha recebido aportes do BNDES, esses desembolsos não eram destinados para execução das duplicações condicionadas e, portanto, a VIABAHIA não poderia simplesmente alterar a destinação do financiamento obtido da forma que entendesse mais conveniente. Inclusive, causa espanto essa sugestão da subgerência da ANTT, tendo em vista que as verbas decorrentes desse financiamento junto ao BNDES estão submetidas à fiscalização do TCU.

32. Além disso, já foi amplamente demonstrado nesta Arbitragem que os índices de execução das Obras Obrigatórias, conforme dados provenientes da própria ANTT, são muito superiores àqueles trazidos pela ANTT de forma descontextualizada e sem lastro que permita sua rastreabilidade. Até a época em que foi emitido o Relatório Complementar Alvarez & Marsal (**RTE-459**), tinha-se que a VIABAHIA executou 79,5% das Obras Obrigatórias previstas até o Ano 10 da Concessão[11].

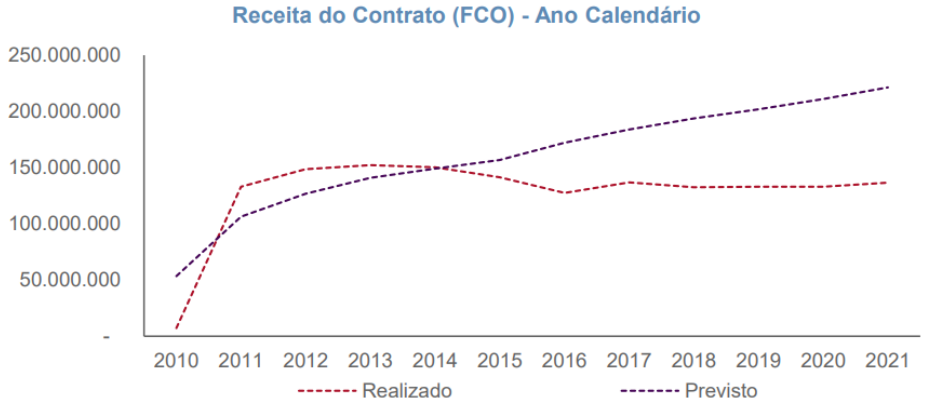
33. Desse modo, também é descabida a tentativa da ANTT de, mais uma vez, trazer informações sobre os índices de execução do Contrato fora do contexto em esfera administrativa.

34. Como se não bastassem as mirabolantes hipóteses trazidas no **RDA-267**, a subgerência da ANTT chega a afirmar que, após a Depressão Econômica, a receita média de pedágio auferida pela VIABAHIA teria sido "*13% superior à receita média de pedágio no período anterior à Depressão*"[12].

35. Esta conclusão é manifestadamente equivocada e se pauta em uma análise simplista e atécnica da subgerência da ANTT. Como detalhado no Ensaio elaborado pela Alvarez&Marsal (**RTE-639**), discutido inclusive na Audiência[13], este "aumento" na receita decorre puramente dos efeitos da inflação e novos investimentos. Afastados esses fatores, percebe-se que **não houve** aumento de receita como alegado pela ANTT:

[11] V. §34 do **RTE-459**.
[12] V. §16 do **RDA-267**.
[13] V. linhas 2837-2881 das Notas Estenográficas da Audiência.

36. Desse modo, também não há qualquer fundamento para a suposição de que o recebimento de aportes do BNDES teria "aumentado" a receita tarifária da VIABAHIA. Pelo contrário, observa-se apenas o distanciamento entre a receita prevista no Plano de Negócios e aquela realizada ao longo dos anos (**RTE-639**):



37. Por fim, o último tópico do documento **RDA-267** se propõe a apresentar o estudo de tráfego da ANTT no "cenário pessimista" contido no Plano de Negócios da VIABAHIA. Para tanto, a ANTT criou 3 cenários: **(1)** tráfego previsto no Plano de Negócios e projetado no Fluxo de Caixa Original da VIABAHIA; **(2)** tráfego projetado conforme "cenário pessimista" do Plano de Negócios, considerando retração de 0,50% na taxa de crescimento do PIB e **(3)** tráfego real verificado entre os anos 2 e 13 da Concessão[14], conforme gráfico da página 3 do **RDA-267.**

38. Com base nessa simulação, a ANTT pretende alegar que o tráfego real estaria compreendido entre aquele projetado no Fluxo de Caixa Original da

[14] V. §17 do **RDA-267**.

Concessão e aquele calculado com base no "cenário pessimista" do Plano de Negócios. Ou seja, a ANTT tentou – sem sucesso – colocar de pé uma de suas alegações trazidas apenas durante a Audiência, segundo qual, considerando o "cenário pessimista" do Plano de Negócios, a VIABAHIA não faria jus ao reequilíbrio do Contrato em razão dos efeitos da Depressão Econômica.

39. Primeiramente, é fundamental apontar algumas **inconsistências técnicas** nos cenários projetados pela subgerência da ANTT, que se encontram detalhadas na Nota Técnica da Alvarez&Marsal (**RTE-643**).

40. No que se refere ao Cenário 1 ("Projeção FCO"), a ANTT projetou o tráfego de veículos dentro de um recorte de tempo, sem considerar os 25 anos de duração da Concessão, o que não é adequado do ponto de vista técnico, uma vez que, como reforçado pela Alvarez&Marsal, o "*projeto é estruturado financeiramente considerando toda a sua duração*"[15].

41. Por sua vez, mesmo no Cenário 2, sobre o "cenário pessimista" indicado no Plano de Negócios da VIABAHIA, o que se observa é que a fórmula utilizada pela ANTT **não** corresponde ao que está no próprio Plano de Negócios. Isso porque, a ANTT **não** levou em consideração **(i)** a elasticidade-PIB por tipo de veículo (leves e pesados), tampouco **(ii)** o tráfego por Praça de Pedágio e ano-a-ano, diferentemente do ensaio elaborado pela Alvarez&Marsal (**RTE-638**).

42. Por fim, em relação ao Cenário 3, foram identificadas divergências entre os dados de tráfego real apresentados no documento **RDA-267** da ANTT e aqueles já submetidos pela VIABAHIA (e jamais impugnados pela ANTT), por meio dos Relatórios Técnicos da Alvarez & Marsal (**RTE-087**; **RTE-459**).

43. Para além das inconsistências apontadas acima, essa simulação feita pela ANTT apresenta equívocos em suas premissas econométricas e metodologia de análise – o que se passa a demonstrar em seguida.

44. É fundamental destacar que, além de equivocado sob o ponto de vista contratual, também sob o ponto de vista técnico é inviável utilizar o "cenário pessimista" do Plano de Negócios como parâmetro para reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato. A Concessão e o respectivo Contrato foram estruturados considerando o **cenário base do Plano de Negócios – o que foi aprovado pela ANTT –, jamais o "cenário pessimista"**. Mas ainda que pudesse

[15] V. §17 Nota Técnica da Alvarez&Marsal (**RTE-643**).

haver qualquer dúvida a este respeito, ficou demonstrado no ensaio da Alvarez&Marsal e seus anexos (**RTE-643**) que **o cenário base também é o cenário aplicável sob o ponto de vista técnico**.

45. O Plano de Negócios (**RTE-090**) é um dos documentos que deveriam ser, necessariamente, submetidos à ANTT pelos proponentes no processo de licitação da presente Concessão, conforme estabelecia a seção 6 do Edital (**RTE-063**). Desse modo, trata-se de documento de indispensável apresentação junto às propostas que seriam analisadas pelo Poder Concedente durante a realização do certame.

46. O Edital ainda previa, em seu Anexo 16 (**RTE-642**), todas as orientações e critérios para que os interessados elaborassem seus respectivos Planos de Negócio e, assim, apresentassem uma única proposta de Tarifa Básica de Pedágio.

47. Conforme detalhado na Nota Técnica elaborada pelos consultoria especializada TerraFirma, incorporada como anexo à Nota Técnica da Alvarez & Marsal (**RTE-643**), o Edital jamais determinou que os Planos de Negócio a serem submetidos no certame deveriam estar pautados em mais de um cenário. Pelo contrário, a proposta a ser apresentada deveria ser embasada em um único cenário.

> "Não há, portanto, ao menos no Edital, nenhuma previsão de que a licitante tivesse a obrigação de apresentar cenários alternativos em seu Plano de Negócios. Pelo contrário, **o edital indica que as informações e valores constantes do Plano de Negócios devem dizer respeito a um único cenário**. Isto pode ser inferido pelo fato de o Edital se referir a uma única Taxa Interna de Retorno e uma única Tarifa Básica de Pedágio, em detrimento de múltiplas taxas de retorno e tarifas de pedágio (resultantes, eventualmente, de múltiplos cenários)."[16]

48. Inclusive, nem sequer seria possível que as proponentes submetessem "cenários alternativos" para a sua proposta, uma vez que as planilhas integrantes do Plano Econômico-Financeiro (parte indispensável dos Planos de

[16] V. p. 9 da Nota Técnica da TerraFirma, documento anexo à Nota Técnica da Alvarez&Marsal (**RTE-643**), grifamos.

Negócios, conforme item 3.2.1 do Anexo 16 do Edital[17]) deveriam ser preenchidas conforme formato pré-determinado pela ANTT, sendo as células da planilha protegidas de edição fora do padrão pré-estabelecido[18].

49. E assim foi feito pela VIABAHIA em seu Plano de Negócios (**RTE-090**). Este, apesar de conter breve menção a cenários "pessimista", "base" e "otimista" de crescimento de PIB e de tráfego equivalente[19], foi estruturado de acordo com o **cenário base**, assim como a proposta apresentada pela VIABAHIA.

50. Essas simulações de cenários, comuns nesse tipo de documento licitatório, tinham caráter meramente ilustrativo e, portanto, foram apresentadas apenas em relação a uma das premissas que compõe o racional do Fluxo de Caixa da Concessão: o crescimento do PIB. Para outros fatores que compreendem a estruturação da Concessão, como custos de financiamento e de investimentos, estes outros cenários não foram apresentados, conforme indica a Nota Técnica da TerraFirma (**RTE-643**)[20].

51. Assim, a VIABAHIA, em atenção ao quanto estabelecido no Edital, submeteu **uma única proposta à licitação tomando o "cenário base" como parâmetro econômico**, o que foi registrado expressamente em seu Plano de Negócios:

> Dos dados obtidos através dos diversos modelos de crescimento, cenários e sensibilidades, o CONSÓRCIO definiu como cenário a ser utilizado para a elaboração do Plano de Negócios o "Cenário Base", no qual estão inseridas as tabelas que mostram para cada praça de pedágio o volume de tráfego por categoria a ser pedagiado.

(RTE-090, Plano de Negócios, p. 42)

---

[17] V. item 3.2.1 do Anexo 16 do Edital (**RTE-642**): "3.2.1. Na elaboração e apresentação do PLANO DE NEGÓCIOS a Proponente deverá observar a seguinte estrutura: I. SUMÁRIO II. APRESENTAÇÃO III. PREMISSAS BÁSICAS DO PLANO DE NEGÓCIOS IV. PLANO ECONÔMICO-FINANCEIRO, incluindo: a) Tráfego; b) Tarifa de Pedágio; c) Receitas; d) Tributos; e) Cronograma do PER; f) Cronograma Auxiliar; g) Investimentos; h) Depreciação; i) Custos Operacionais; j) Demonstrativo de Resultados; k) Fluxo de Caixa do Empreendimento; l) Financiamentos; m) Demonstrativo de Resultados Alavancado; n) Fluxo de Caixa Alavancado; o) Informações Complementares"

[18] V. p. 9 da Nota Técnica da TerraFirma, documento anexo à Nota Técnica da Alvarez&Marsal (**RTE-643**): "Vale destacar que o preenchimento destas planilhas deve seguir um formato pré-determinado pela agência, de modo que não há sequer a possibilidade de apresentação de cenários alternativos, uma vez que o próprio modelo de preenchimento possui células protegidas e cujo conteúdo a ser inserido já era pré-estabelecido: "3.7.4 A planilha está protegida. Apenas os campos que devem ser obrigatoriamente preenchidos estão destravados"."

[19] V. seções 1.2.4.7 e 1.2.5.2 do Plano de Negócios da VIABAHIA (**RTE-090**).

[20] V. p. 12 da Nota Técnica da TerraFirma, documento anexo à Nota Técnica da Alvarez&Marsal (**RTE-643**).

52. Nesse sentido, a proposta submetida pela VIABAHIA à licitação (e que se sagrou vencedora após análise de viabilidade feita durante o procedimento licitatório) considerava "***um único fluxo de caixa descontado não alavancado, o qual diz respeito ao Cenário Base*** *e que resulta em uma TIR Original de 8,53% ao ano (Fluxo de Caixa Original)*"[21].

53. Inclusive, e mais relevante para fins desta Arbitragem, **esse único Fluxo de Caixa Original estabelecido no Plano de Negócios e pautado no cenário base é o parâmetro para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato (quando não se tratar de novos investimentos ou inexecução de obrigações)**, **conforme previsto na cláusula 20.4.2 do Contrato**[22]:

> "20.4.2 A forma de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dependerá do evento ensejador do desequilíbrio:
>
> (...)
>
> iii. em quaisquer outras hipóteses, que não as previstas nos itens (i) e (ii) acima, **a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro se dará por meio do fluxo de caixa descontado não alavancado apresentado no Plano de Negócios, de modo a manter as condições efetivas da Proposta**." (grifamos)

54. Assim, o referido "cenário pessimista", a que a ANTT se apegou após a Audiência, não foi o adotado na proposta analisada no certame, de modo que sugerir sua utilização como "parâmetro para reequilíbrio contratual" equivale à tentativa tardia de alterar o resultado da licitação – o que jamais se poderá admitir – e **viola** diretamente cláusula expressa do Contrato.

55. Essa expressa vedação editalícia à apresentação de múltiplos cenários nas propostas da licitação não consiste em mera eventualidade, mas sim de

---

[21] V. p. 11 da Nota Técnica da TerraFirma, documento anexo à Nota Técnica da Alvarez&Marsal (**RTE-643**).

[22] V. cláusula 20.4.2 do Contrato, a qual indica outros dois parâmetros de recomposição para os casos de novos investimentos e inexecução de obrigações: "20.4.2 A forma de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dependerá do evento ensejador do desequilíbrio:
i. na hipótese de inclusão no escopo do Contrato de Concessão de novos investimentos, entendidos como quaisquer obras ou serviços não constantes do PER previsto no Anexo II deste Contrato, bem como na hipótese de sua inexecução, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro se dará por meio da elaboração de Fluxo de Caixa Marginal, nos termos da subcláusula 20.5;
ii. na hipótese de atraso ou inexecução de obras de ampliação de capacidade condicionadas ao volume de tráfego e de obras e serviços de caráter não obrigatório, necessárias a atender os Parâmetros de Desempenho, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro se dará por meio da aplicação automática do Desconto de Reequilíbrio, nos termos da subcláusula 20.6;"

escolha regulatória feita pela ANTT quando da modelagem da presente Concessão[23]. O Plano de Negócios elaborado pela VIABAHIA seguiu as determinações estabelecidas pela ANTT durante a licitação e, desse modo, **não** considerou qualquer mecanismo de bandas, o que revela o descabimento do argumento criado pela subgerência da ANTT no documento **RDA-267**.

56. Por fim, cumpre indicar outra incoerência da metodologia proposta pela subgerência da ANTT no documento **RDA-267,** ao considerar o "cenário pessimista" como parâmetro para manutenção da equação econômico-financeira da Concessão.

57. Conforme já exposto nesta Arbitragem[24], a Taxa Interna de Retorno (TIR) de uma Concessão consiste no parâmetro para determinar a extensão do desequilíbrio econômico-financeiro, uma vez que retrata o cenário base da proposta vencedora da licitação que deve ser preservado para viabilização do projeto. No caso da VIABAHIA, a TIR original do Contrato é de **8,53%**, conforme indicado Parecer KPMG (**RTE-461**), calculada considerando-se o cenário base no Plano de Negócios da VIABAHIA.

58. Destaca-se que essa TIR de 8,53% está em linha tanto com a Taxa de Retorno Regulatória de 8,50% utilizada há época pela ANTT para estruturação de projetos de concessão de rodovias, como também com a taxa de retorno estimada pela TerraFirma para projetos da mesma natureza, que equivale a 9,85% (anexo do **RTE-463**).

59. Foi considerando essa TIR Original de 8,53% que a VIABAHIA apresentou um deságio de 21% durante a licitação, resultando em uma tarifa-base no valor de R$ 2,21, inferior a tarifa-teto de R$ 2,80 prevista no item 9.1 do Edital[25].

60. Por sua vez, caso todos esses cálculos fossem embasados nas projeções do "cenário pessimista", como a ANTT entende ser cabível, a TIR do projeto corresponderia a apenas 3,62% (!), conforme demonstrado na Nota Técnica da TerraFirma (anexo do **RTE-463**). Assim, mantendo-se o deságio de 21% na tarifa-base, a adoção do "cenário pessimista" levaria a uma situação que a receita auferida pela VIABAHIA seria insuficiente para viabilizar a devida execução do Contrato desde seu início.

---

[23] V. página 20 do Doc.01 do **RTE-643**.
[24] V. §§237-240 da Petição 7 da Requerente.
[25] V. item 9.1 do Edital (**RTE-063**): "Em sua Proposta Econômica Escrita, a Proponente deverá propor um valor de Tarifa Básica de Pedágio, que não poderá exceder a R$ 2,80 (dois reais e oitocentos milésimos de real), referenciada a dezembro de 2005."

61. Para recompor o Contrato à TIR de 8,53% nestas bases, partindo das projeções do "cenário pessimista" elaborado pela ANTT, seria necessário que a tarifa-base fosse de R$2,95, que extrapolaria a tarifa-teto prevista no Edital, resultando na desclassificação do licitante.

62. Desse modo, não restam dúvidas de que as premissas econométricas e a metodologia proposta pela subgerência da ANTT no documento **RDA-267**, além de tecnicamente equivocadas, também se mostram **inaplicáveis ao Contrato da VIABAHIA**, uma vez que conduziria à violação das previsões editalícias. Não há qualquer fundamento para o argumento criado pela ANTT de que o "cenário pessimista" do Plano de Negócios poderia contribuir para análise do reequilíbrio econômico-financeiro desta Concessão.

63. Por outro lado, é notável que as únicas conclusões desse documento **RDA-267** que não estão maculadas de equívocos técnicos e conceituais são justamente aquelas que estão em linha com o que a VIABAHIA vem apresentando nessa Arbitragem.

64. Explica-se.

65. Ao comparar o tráfego previsto no Plano de Negócios com o tráfego realizado, o exercício feito pela ANTT revela que o tráfego projetado seria 16,34% maior do que se observou na prática até o Ano 13 da Concessão, havendo desvio negativo para a receita da VIABAHIA[26].

66. Anteriormente, em sua Reposta às Alegações Iniciais da VIABAHIA[27], a Requerida havia alegado que essa mesma diferença entre projetado/realizado seria de "apenas 1,36%" até o Ano 9 da Concessão. Isto é, passados apenas 4 anos de existência da Concessão, o desvio de tráfego passou de 1,36% para 16,34%. Ou seja, o argumento da ANTT era tão frágil tecnicamente que, ela própria, apresentou documento que mostra algo bem distinto.

67. Ademais, com base nos dados apresentados pela ANTT, para o Ano 13 da Concessão, especificamente, **a diferença na quantidade de veículos projetado/realizado já chega do patamar de cerca de 50%!** Com o crescimento

[26] V. §24 do **RDA-267**.
[27] V. §21 da Petição 4 da Requerida.

exponencial dessa divergência, o que se pode esperar dos demais 12 anos de duração desta Concessão?

68. O insucesso da ANTT em tentar emplacar a discussão sobre o "cenário pessimista" apenas trouxe mais luz para os efeitos da histerese econômica na Concessão, detalhado no Parecer econômico elaborado por Bráulio Borges (**RTE-460**). A recomposição dos efeitos da Depressão Econômica na equação econômico-financeira do Contrato é imprescindível para garantir a continuidade desta Concessão, não sendo admissível que a ANTT, além de não realizar a Revisão Quinquenal, crie artimanhas e subterfúgios para afastar a VIABAHIA de seus direitos contratuais.

69. Como se não fosse suficiente solicitar a sua subgerência que elaborasse documento circunstancial para tentar fundamentar sua defesa na Arbitragem, a ANTT fez o mesmo pedido à empresa pública Infra S.A., que elaborou a Nota Técnica nº 14/2022/SUROD-INFRASA/DIPLAN-INFRASA/DIREX-INFRASA/CONSAD-INFRASA/AG-INFRASA (**RDA-269**), que se passa a comentar em seguida.

70. O suposto objetivo desse documento seria apresentar uma análise do impacto da duplicação das rodovias sobre o tráfego e a segurança viária. No entanto, restará demonstrado que se trata de mais uma listagem de <u>suposições infundadas</u>, presas a um suposto "senso comum" e sem qualquer lastro técnico.

71. A premissa central dessa Nota Técnica da Infra S.A. é que o tráfego de uma rodovia seria impactado pela existência de duplicação, havendo preferência dos usuários pelas rodovias duplicadas em detrimento daquelas com pistas simples[28]:

> "8. *Para os segmentos rodoviários em que inexistem rotas alternativas, o usuário que viaja entre os pontos A e B geralmente não é atraído por melhorias na infraestrutura, uma vez que ele não possui outra opção de rota. Entretanto, os motoristas que não realizavam viagens entre regiões conectadas por essa via em razão da condição da infraestrutura existente* ***podem ser atraídos com a duplicação da via***. (...)"[29] (destacamos)

[28] V. §§7-9 do **RDA-269**.
[29] V. §8 do **RDA-269**.

72. No entanto, esse extenso documento com 1600 páginas, considerando seus anexos, não foi capaz de apresentar qualquer fundamento técnico que demonstre essa suposta preferência dos usuários. Pelo contrário, o **RDA-269** se vale apenas de comparações genéricas e abstratas entre algumas concessões rodoviárias com **características muito distintas da VIABAHIA**, como extensão das rodovias, condições geográficas e perfil socioeconômico regional.

73. Inclusive, esse documento **RDA-269** se propõe a tratar da Concessão da VIABAHIA, porém ignora por completo os dados específicos trazidos no Plano de Negócios, fazendo apenas esparsas menções aos dados de tráfego da Concessão, sem qualquer preocupação em expor os fundamentos que permitissem a rastreabilidade da análise.

74. É por ignorar documentos essenciais da Concessão que a Nota Técnica da Infra S.A. sequer mencionou que o Plano de Negócios da VIABAHIA, seguindo as instruções do Edital, **não** trouxe como uma premissa econômica que o aumento de tráfego se daria com duplicação das rodovias.

75. Inclusive, ressalta-se que as duplicações condicionadas previstas no Contrato da VIABAHIA são vinculadas ao acionamento de gatilhos de tráfego, não havendo, previsibilidade quanto à necessidade e momento de sua execução. Logo, supor que o tráfego aumentaria com as Obras Condicionadas consiste em mera fabulação idealizada pela Infra S.A.

76. Essa correlação indicada na Nota Técnica é estranha aos documentos contratuais, tratando-se de completa novidade para a Requerente, seja nesta Arbitragem, mas também ao longo dos mais de 13 anos de tratativas em esfera administrativa.

77. Por fim, o documento **RDA-269** traz mais uma suposição infundada no que se refere à "concorrência de tráfego" de veículos entre a BR-116/BA (concedida à VIABAHIA) e a BR-101/BA. Essa comparação decorre de discussão ocorrida durante a Audiência, quando Tribunal Arbitral questionou a testemunha arrolada pela ANTT sobre a existência de documentos que comprovassem que os usuários das rodovias estariam optando por utilizar a BR-101/BA em detrimento da BR-116/BA em razão da ausência de duplicação:

> "**Dra. Paula Forgioni [Árbitra Presidente]:** Posso fazer uma pergunta? Tem concorrente efetivamente para essa rodovia, na Bahia, tem alternativa?

[...]

Sra. Viviane Esse [Testemunha Técnica Requerida]: Da 116, paralela não. Seria a 101, né? Uma equivalente que ela é do litoral, né?

[...]

Dr. Carlos Ari Vieira Sundfeld [Coárbitro]: Só para incluir. Há indicativos objetivos, medições, que permitem identificar que o tráfego passou, quer dizer, ampliou-se desproporcionalmente ao dessa rodovia, nessas alternativas ou nós não temos esses dados?

[...]

Sra. Viviane Esse [Testemunha Técnica Requerida]: A gente teria que ver com um grande corredor logístico, né? E aí, sim, o trabalho da EPL, né (no caso agora, a Infra S.A.), ele faz isso quando você vai escolher um grande corredor para a rota, né? E aí ele tem o direcionamento mais, por exemplo, vou dar um outro exemplo, quando a gente vê a questão da soja do Centro-Oeste subindo para o Arco Norte e não mais para os portos do Sudeste, né? Então, você tem ali um caminho até antagônico, né? Então, quando você trabalha em grande corredor, sim. No caso de transporte de grandes regiões, você consegue fazer essa questão de alternativa. Na ANTT, a gente não faz isso, é um trabalho mais no nível de Ministério de Infraestrutura, por meio da Infra S.A. de corredor logístico.

Dra. Paula Forgioni [Árbitra Presidente]: Mas em relação aqui, ao nosso caso concreto, **<u>há esses estudos dessa rodovia?</u>**

Sra. Viviane Esse [Testemunha Técnica Requerida]: Dentro da ANTT, **<u>não</u>**."[30] (grifamos)

78. Conforme indicado pela Sra. Viviane Esse no excerto acima, para comprovar que os usuários estariam preferindo trafegar pela BR-101/BA seria necessário buscar dados com a Infra S.A., do que resultou o documento **RDA-269** ora analisado.

79. No entanto, diferente do quanto tratado em Audiência, <u>o documento da Infra S.A. – o qual, frise-se, foi produzido após a audiência de instrução somente para sustentar as alegações das testemunhas técnicas da ANTT –, **não** trouxe dados técnicos para sustentar suas suposições e falhou em comprovar a existência de preferência entre os usuários por uma via ou outra em razão do tipo de pista trafegado</u>. Apenas se prestou a repetir a ilação trazida pela ANTT durante a inquirição de testemunhas <u>sem nada mais a acrescentar</u>.

[30] V. Linhas 6737-6793 das Notas Estenográficas da Audiência.

80. Ou seja, os "dados" mencionados pela testemunha da ANTT na Audiência jamais foram apresentados e nem sequer poderiam ter sido, uma vez que não existem.

81. Na contramão do que a ANTT tentou sustentar, o próprio Estudo de Tráfego do EVTEA (**RTE-091**) disponibilizado pela ANTT na fase de licitação indicava que as duplicações representam uma prioridade para apenas 1% dos usuários de veículos leves e para 0% daqueles de veículos pesados. Nessa pesquisa de interesse dos usuários a "*duplicação foi citada em ambas as rodovias, porém, em número muito baixo, revelando que a preocupação com a capacidade viária está restrita à terceira faixa*" [31].

82. Por sua vez, o Estudo de Tráfego contratado pela VIABAHIA com a SHD Consultoria em Transportes (**RTE-466**) também rechaça as suposições infundadas da ANTT. Trazendo dados concretos, a SHD comprovou que 43% dos usuários de automóveis optam pelas rodovias administradas pela VIABAHIA uma vez que não há rotas alternativas, 29% têm como preferência pelo caminho mais curto, ao passo que 9% buscam o menor tempo de trajeto, 6% optam por vias com maior segurança, 4% escolhem o percurso com melhores condições de pavimento, 2% visam o menor custo com pedágios e, por fim, 1% prioriza os serviços e assistências prestadas pela Concessão.

83. Ou seja, a suposta "concorrência" entre a BR-116/BA e BR-101/BA que a ANTT tentou demonstrar não se verifica na prática. Enquanto a ANTT traz apenas hipóteses, a VIABAHIA, desde o início desta Arbitragem, trouxe vasto material probatório para fundamentar todas suas alegações.

84. Ainda, em se tratando da satisfação dos usuários, é fundamental rememorar que **61,6% dos trechos rodoviários administrados pela VIABAHIA foram classificados como "ótimas" e 28,6% como "boas" pelos usuários** em pesquisa realizada pela Confederação Nacional dos Transportes sobre a qualidade das rodovias nacionais (**RTE-082**).

85. Desse modo, diferente da Nota Técnica da Infra S.A. que não trouxe dados concretos, a satisfação dos usuários com as rodovias da VIABAHIA já foi comprovada com pesquisas realizadas por instituições neutras com dados concretos e rastreáveis.

[31] V. p.45 do **RTE-091**.

86. Não restam dúvidas de que os documentos **RDA-267** e **RDA-269** juntados pela ANTT para, supostamente, fundamentar sua defesa nesta Arbitragem consistem em **suposições genéricas** sem qualquer forma de lastro que permita a avaliar suas premissas ou avaliar a rastreabilidade de suas conclusões, além de serem manifestamente **extemporâneos**. Assim, não é admissível que se atribua qualquer validade a esses documentos enquanto material probatório, devendo ser, dessa forma, desconsiderado pelo Tribunal Arbitral.

Obras Condicionadas

87. Por sua vez, quanto ao pleito da VIABAHIA relacionado à *Readequação das Obras Condicionadas*, foram juntados dois documentos pela Requerida:

A. Despacho da Coordenação de Gestão Contatual-III da ANTT e anexos (**RDA-270**);

B. Planilha em *Excel* denominada "Dados sobre Pavimentos Rígidos" que, supõe-se, ter sido elaborada pela própria ANTT (**RDA-271**).

88. De início, cabe destacar que ambos os documentos tratam de temas objeto da Audiência, que foram, inclusive, abordados durante a inquirição dos técnicos arrolados por ambas as Partes, quais sejam **(i)** a exequibilidade temporal das Obras Condicionas e **(ii)** a execução das duplicações com uso de pavimento rígido.

89. O **RDA-270** traz dados da rodovia BR-163/MT, especificamente dos trechos concedidos à CRO e à MSVia, cada qual com 850,9km[32] e 847,2km[33] de extensão, respectivamente. O documento busca informar, de forma exemplificativa, que as concessionárias em comento teriam implantado quantitativo superior ou próximo à 90km de duplicação em um período de até 12 meses (quantitativo que a **ANTT já reconheceu ser inexequível para o caso da VIABAHIA** – **RTE-056**).

90. O primeiro dos anexos ao **RDA-270**, que corresponde ao Memorando nº 154/2016, indica que, ao longo do Ano 1 da Concessão da CRO, foi verificado o atendimento às obras de ampliação e melhoria em 76,4 quilômetros da

[32] V. Rota do Oeste - capa — Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT (www.gov.br)
[33] V. MS VIA - capa — Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT (www.gov.br)

rodovia. Destaca-se que essa referência à concessão da CRO trata de obras de ampliação de capacidade pré-estabelecidas, que não se confundem e tampouco se assemelham às Obras Condicionadas previstas no Contrato da VIABAHIA.

91. Enquanto a CRO conhecia, desde o princípio, quais trechos de suas rodovias seriam acionados para realização das obras de ampliação, a VIABAHIA dependia da evolução do tráfego para verificar o momento e para quais trechos as Obras Condicionadas seriam exigíveis, o que impõe todo um procedimento que não existe no caso de obras já pré-determinadas. Afinal, no caso da VIABAHIA, trata-se nesta Arbitragem das obras foram originalmente "condicionadas" ao futuro e incerto desempenho do tráfego das rodovias.

92. Por sua vez, o segundo anexo do **RDA-270,** que corresponde ao Memorando n° 100/2016, indica que nenhuma das obras de implantação dos postos de pesagem veicular foram executadas no prazo contratual, bem como que os serviços de implantação de fibra óptica encontram-se totalmente paralisados e não foram finalizados. Indica, ainda, a não execução de passarelas, postos da Polícia Rodoviária Federal e OAEs.

93. Por fim, o terceiro dos anexos do **RDA-270**, corresponde a uma planilha sem lastro, de apenas uma página, contendo suposto acompanhamento das duplicações da MSVia em 30 de abril de 2016, apresentando dado de 86,4km duplicados no ano de 2015.

94. Um primeiro ponto a ser considerado durante a análise desses documentos é de que a ANTT não fez estudo específico que comparasse as condições de execução dessas Obras em solo mato-grossense e em solo baiano. Não foram levadas em consideração, pela Requerida, as diversas peculiaridades de cada uma dessas vias e concessionárias, muito menos as questões climáticas e geográficas, que em muito se diferenciam.

95. Também não foram analisadas, neste documento, as possibilidades **(i)** de construção de desvios que não impactassem o tráfego da via principal e **(ii)** as condições de contorno para os usuários, para realização das duplicações. Tudo isso revela, mais uma vez, a inépcia dos documentos novos trazidos pela ANTT nesta Arbitragem.

96. Ainda, a ANTT deixou de analisar, novamente, os pontos, já apresentados pela VIABAHIA, que tornaram **economicamente inexequível** a execução da

obrigação prevista na cláusula 9.5 do Contrato, quais sejam **(i)** os efeitos da Depressão Econômica, **(ii)** o endurecimento da política de financiamento do BNDES, sem a liberação de subcréditos contratados, **(iii)** a majoração exponencial e imprevista dos insumos betuminosos (CAP) causada por ato da Administração Pública, **(iv)** as alterações introduzidas pela Lei n° 10.103/2015 e **(v)** a inadequação dos parâmetros técnicos previstos para o dimensionamento do pavimento[34].

97. A ANTT também se esquivou do enfrentamento do elemento agravante que foi sua **mora** em conduzir, devidamente, o processo de Revisão Quinquenal à época do início de execução das Obras Condicionadas.

98. Assim, em análise muito breve, fica claro que o documento não cumpre a função à qual se prestou, de comparação, vez que não apresenta uma linha sequer de informações sobre a Concessionária que faz parte desta Arbitragem. Tem-se apenas um compilado de suposições sobre **outras concessões que não se assemelham à VIABAHIA**.

99. Inobstante, fato é que a ANTT não pode, agora, tentar desfazer entendimento já exarado por ela, como é o da **inexequibilidade temporal** das Obras de Duplicação da VIABAHIA[35]:

> "Considerando as condicionantes imprescindíveis ao início das obras de ampliação de capacidade e a complexidade da execução conciliada com a operação normal da pista antiga da BR-116/BA, **entendemos que o espaço de tempo previsto no Contrato de Concessão é incompatível com o prazo necessário à efetiva execução**." (grifamos)

100. Inclusive, a inexequibilidade temporal reconhecida pela ANTT decorre, dentre outros motivos, da peculiaridade da Concessão da VIABAHIA de vincular a execução da Obras Condicionadas ao prévio processo de elaboração de projetos e licenciamento, o que não guarda qualquer relação com as concessões da CRO e da MSVia. A despeito dos comprovados esforços da VIABAHIA em obter as licenças necessárias para iniciar as obras com bastante antecedência (**RTE-469**), a impossibilidade superveniente de sua execução se

[34] Todos esses itens foram amplamente detalhados pela VIABAHIA nos parágrafos 96 e seguintes do Caderno 1 de suas Alegações Iniciais.
[35] V. **RTE-056** – Memorando n° 487/2017/GEFOR/SUINF, §40.

mostrou determinante para que a ANTT atestasse sua inexequibilidade temporal para o caso específico da presente Concessão.

101. Dessa forma, o **RDA-270**, além de ser insuficiente para a função a que se presta, qual seja, comparativa, também não é suficiente para alterar o reconhecimento de inexequibilidade temporal das Obras de Duplicação feito pela própria ANTT, sendo, portanto, inútil a esta Arbitragem.

102. O **RDA-271**, por sua vez, consegue ser ainda pior. Trata-se de **planilha apócrifa**, que, aparentemente, presta-se a apresentar dados sobre a existência de pavimentos rígidos em rodovias federais.

103. O primeiro ponto a ser abordado é o da **falta de explicação sobre a pertinência do documento**. A ANTT não se prestou ao trabalho de, ao menos, indicar o objetivo da juntada da planilha, de modo que não se sabe, até hoje, qual o contexto dos dados apresentados.

104. Já o segundo ponto a ser abordado é o da **ausência de tecnicidade no documento**, vez que a planilha é apócrifa, não há registro sobre qual órgão ou entidade a elaborou, quando e com qual função esses dados foram levantados ou mesmo qual sua fonte. Tecnicamente, trata-se apenas de um Excel com **rastreabilidade impossível**.

105. Na tentativa de analisar os dados ali dispostos, pode-se assumir que a "tese" defendida seria de que o pavimento rígido é utilizado em trechos curtos de algumas rodovias federais. No entanto, isso, por si só, nada diz. Em quais trechos esse tipo de obra foi executada? São trechos de pista? Trechos de OAEs? São pistas laterais para passagem de ônibus? Não se sabe.

106. Sem o devido contexto das informações que foram apresentadas, é impossível que se realize efetiva comparação com o trecho de duplicação da BR-116/BA.

107. No mais, conforme amplamente explicado e exemplificado durante a Audiência[36], a execução de qualquer obra em pavimento rígido é muito diferente da execução em pavimento flexível, pois, além de custosa durante a implantação, também onera no momento de manutenção.

[36] V. linhas 5150-5176 das Notas Estenográficas da Audiência.

"**Dra. Deise da Silva Oliveira [Advogada Requerente]**: *Um outro ponto, Sr. Abelardo, que a ANTT traz, é a possibilidade, alegada por eles, de substituição do pavimento flexível (que é o que utiliza o produto betuminoso) pelo pavimento rígido (que é a base de concreto). Essa alegação é tecnicamente adequada?"*

"**Sr. Abelardo Cerqueira Neto [Testemunha Requerente]**: *Eu acredito também que não, Dra. Deise, por alguns motivos. Para esclarecer ao Tribunal e aos demais presentes, o pavimento flexível, ele é o pavimento convencional que conhecemos, ele é o asfalto, feito de asfalto, é o revestimento; o pavimento rígido, ele é um, digamos que ele é uma criatura totalmente diferente,* ***ele é um pavimento todo de concreto e o comportamento dele é totalmente diferente de um pavimento flexível****. Uma referência para pavimento de concreto, eu acho que é o lugar que realmente se aplica a ele, são nas faixas de ônibus, aqui, lá em São Paulo, pelo menos,* ***é aquele pavimento mais duro da faixa de ônibus****. Então, alguns pontos porque eu não concordo com essa alegação:* ***primeiro pelo custo****. O que foi contratado, estudado e é estudado em todas as concessões é o pavimento flexível. O custo de um pavimento de concreto, ele* ***chega a 60, 70% a mais de um custo de um pavimento flexível****. Então, certamente, isso não foi o que constou no contrato. Uma outra questão é realmente a aplicabilidade. Eu acho que, no Brasil, todos nós aqui conhecemos rodovias, já trafegamos em rodovias e são raríssimos os casos em que vemos rodovias de 440 quilômetros construídas em concreto. Ele possui diversas especificidades,* ***o concreto, ele não se comporta como um asfalto no sentido de manutenção****, a manutenção dele é, pode ser mais cara no sentido que as placas (ele é composto de placas),* ***essas placas****, elas não se degradam e podem passar apenas um recapeamento, eles* ***trincam e tem que ser substituídas****; o pavimento existente na rodovia é um pavimento flexível para se construir um pavimento totalmente diferente do que já existe na malha implantada. Há diversas questões e, principalmente, eu acho que* ***esse não foi o objeto da contratação****."* (destacamos)

108. Por fim, a VIABAHIA reitera o depoimento de seu assistente técnico, no sentido de que executar qualquer operação rodoviária em pavimento rígido **não** faz parte das obrigações contratualmente estabelecidas! O PER da Concessão estabelece que a execução das obras será feita por meio de pavimento flexível, cuja base é betuminosa.

109. O documento **RDA-271**, portanto, carece de rastreabilidade técnica, de contextualização e não se adequa às obrigações originalmente contratadas, devendo ser, dessa forma, desconsiderado.

Efeitos do Solo Massapê

110. Em se tratando do pleito da VIABAHIA referente às Características Singulares e Efeitos Imprevisíveis do Solo Massapê na BR-324/BA, a ANTT juntou dois novos documentos nesta Arbitragem:

A. Tese de Hernani Sávio Sobral apresentada à Escola de Belas Artes da Universidade da Bahia, em setembro de 1956, intitulada "Contribuição ao Estudo dos Massapês como Solos para Construção" (**RDA-272**); e

B. Nota Técnica nº 7697/2022/CIPAC/GERER/SUROD/DIR/ANTT e anexos (**RDA-273**).

111. O documento **RDA-272** consiste em um trabalho acadêmico cujo objeto de pesquisa é a utilização do Solo Massapê em obras de construção civil. Inclusive, essa Tese já havia sido mencionada pela ANTT em sua Tréplica para afirmar que o referido estudo teria avaliado "*as percentagens das frações dos solos massapês (localizados na região de Água Comprida, São Sebastião, Candeias Usina Aliança e atual BR-324/BA) a partir do método brasileiro MB-32 da ABNT*" [37].

112. As limitações do documento **RDA-272** já haviam sido confessadas pela ANTT nesta Arbitragem. Esse estudo acadêmico analisou apenas: **(1)** as características geológicas, climáticas e fisiológicas da região; **(2)** a formação da bacia sedimentar; **(3)** análise pedológica dos solos massapê; **(4)** composição mineralógica dos solos massapê; **(5)** classificação dos massapês como solos para construção; **(6)** medidas de estabilização dos massapês e **(7)** problemas relativos ao comportamento mecânico dos massapês.

113. Os itens **(1)**, **(2)**, **(3)** e **(4)** tratam de apenas descrever as características dos solos massapê e da região em que se encontra, o que sempre foi de conhecimento da VIABAHIA. Repete-se: não se discute o conhecimento ou não da existência do massapê na região, mas sim seus **efeitos imprevisíveis e**

[37] V. p. 230 da Petição 6 da Requerida.

extraordinárias em relação ao pavimento das rodovias que compõem a Concessão.

114. Por sua vez, os itens **(5)**, **(6)** e **(7)** tratam das possibilidades e dificuldades de seu utilizar os solos massapê **para** obras de engenharia. Isto é, esse estudo aborda o uso do massapê durante os processos de construção civil, empregado por empreiteiros como insumo de obra.

115. Essa utilidade do solo massapê não é aplicável a presente Concessão, uma vez que a VIABAHIA **não** foi contratada para "construir" rodovias sobre Solo Massapê, mas sim para administrar e manter um projeto de infraestrutura *Brownfield*, construído por outras entidades. **Não há** qualquer obrigação prevista no PER da Concessão que atribua à VIABAHIA a responsabilidade por "reconstruir a rodovia", o que só seria possível mediante concomitante reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

116. Desse modo, esse estudo acadêmico se monstra inconclusivo em face dos problemas observados pela VIABAHIA em rodovia já previamente construída sobre Solo Massapê, não apresentando soluções para a manutenção e preservação do pavimento construído acima desse tipo de solo – objeto do pedido da VIABAHIA nesta arbitragem.

117. A despeito desses métodos indicados no trabalho acadêmico serem aplicáveis para a fase de construção, a VIABAHIA não poupou esforços para encontrar soluções para os problemas que vem vivenciando.

118. A solução indicada no documento **RDA-272** para estabilização dos solos massapê é a injeção de cimento "*não só na pavimentação das estradas como também na construção de casas e galpões*"[38]. A VIABAHIA, por sua vez, já havia realizado ensaios com a injeção de calda de cal no solo, material com efeitos estabilizantes análogos ao cimento, porém **não** obteve resultados satisfatórios, conforme detalhado no parágrafo 315 do Relatório Técnico da Alvarez & Marsal (**RTE-087**) e reiterado durante a Audiência:

> "**Sr. Abelardo Cerqueira Neto [Testemunha Técnica Requerida (sic)[39]]:** (...) A ViaBahia, a gente até trouxe, no nosso relatório, e fez alguns

[38] V. p. 79 do **RDA-272**.
[39] Por um lapso, o Sr. Abelardo Cerqueira Neto foi referido como testemunha técnica da Requerida, porém, em verdade, ele compõe a equipe da Alvarez & Marsal, que foi arrolada como testemunha técnica da Requerente.

ensaios tentando injetar caldas de cal no solo, porém o resultado desse estudo não foi satisfatório. Então, **não foi uma solução que pôde ser implantada ali no caso real**." *(grifamos)*

119. Desse modo, as únicas informações relevantes para esta Arbitragem que se pode extrair do documento **RDA-272** é que o Solo Massapê apresenta características singulares e seu comportamento é extraordinário e imprevisível. No mais, esse estudo acadêmico não aguarda relação com o pleito formulado pela VIABAHIA nesta Arbitragem.

120. O segundo documento novo apresentado pela ANTT é a Nota Técnica nº 7697/2022/CIPAC/GERER/SUROD/DIR/ANTT (**RDA-273**), que tem por objetivo analisar o Relatório de Monitoração do pavimento afetado pelo Solo Massapê (**RDA-070**).

121. Primeiramente, destaca-se que, ao longo desta Arbitragem[40], a ANTT vem afirmando que a VIABAHIA não teria realizado as intervenções devidas nos pavimentos sobre o Solo Massapê. Porém, agora, junta análise de sua equipe técnica sobre as **intervenções feitas pela VIABAHIA**. Essa contradição da ANTT apenas revela a conduta desleal da Requerida em rebater as alegações da VIABAHIA apenas ao final da instrução, prejudicando o exercício do contraditório e a eficiência desta Arbitragem.

122. De todo o modo, a VIABAHIA demonstrará em seguida como esse documento **RDA-273**, criado pela ANTT, além de não conter o lastro técnico para suas conclusões, também representa análise equivoca das diversas intervenções feitas pela VIABAHIA nos pavimentos impactados pelo Solo Massapê.

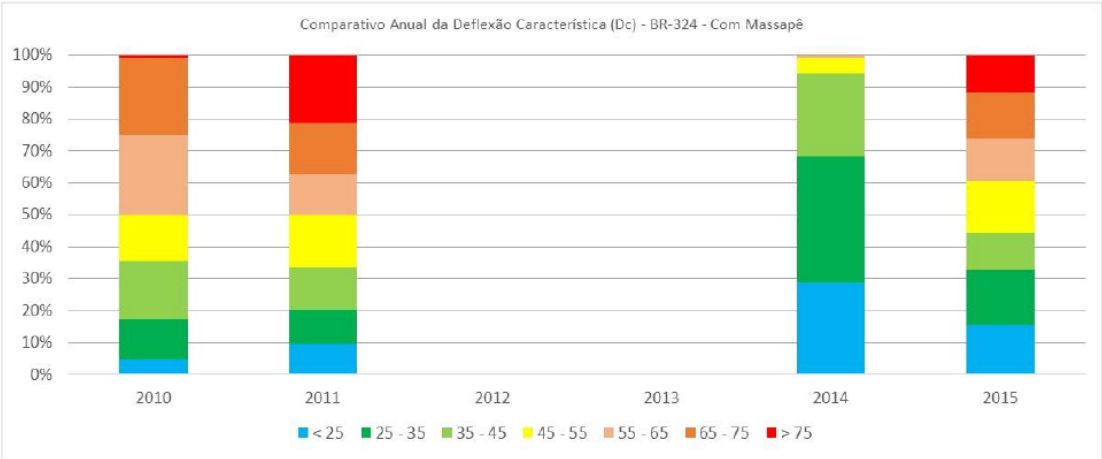
123. Nesse documento, a subgerência da ANTT sustenta que os serviços de intervenção executados pela VIABAHIA teriam sido "insuficientes e extemporâneos", o que teria agravado a condição do pavimento. No entanto, toda análise é apresentada **sem** indicar os dados que embasaram as conclusões trazidas, fazendo apenas referência a gráficos e tabelas criadas pela própria ANTT.

124. No entanto, dentre aquelas informações que podem ser compreendidas do **RDA-273** tem-se, justamente, a percepção que a maior parte das

[40] V. p. 212-213 da Petição 6 da Requerida.

intervenções executadas pela VIABAHIA foram naqueles trechos em que há Solo Massapê, seja em relação à área recuperada, mas também o volume de intervenções feitas.

125. Ainda, no **RDA-273** realizou-se uma análise parcial dos Relatório de Monitoração apresentado, na íntegra, esta Arbitragem (**RTE-112**). A ANTT selecionou alguns dados que julgou mais "interessantes" para construção da sua narrativa de que as intervenções teriam sido insuficientes. Porém, não considerou a análise global e neutra realizada pela Dynatest[41] (**RTE-113**) que demonstrou que as intervenções feitas pela VIABAHIA melhoraram os índices de aferição de desempenho do pavimento, como a deflexão característica.



126. Assim, as intervenções feitas pela VIABAHIA melhoraram a qualidade do pavimento sobre o Solo Massapê, porém nenhuma intervenção superficial ou estrutural foi capaz de estabilizar os efeitos do Solo Massapê sobre o pavimento, o que levou à deterioração acelerada das melhorias feitas pela VIABAHIA, conforme também demonstra o quadro acima extraído o Relatório Dynatest e discutido durante a Audiência (**RTE-113**).

127. Não há cabimento em se considerar um documento sem referências, contraditório, extemporâneo produzido pela própria ANTT como "elemento de prova" nesta Arbitragem. Os relatórios técnicos apresentados pela VIABAHIA são contundentes em comprovar que as intervenções feitas na Concessão foram muito expressivas, porém não neutralizam os efeitos do Solo Massapê, que são extraordinários, imprevisíveis e imensuráveis, razão pela qual o presente pleito foi submetido à jurisdição deste Tribunal Arbitral.

[41] Relembramos que a neutralidade da Dynatest é confirmada pelo fato de que, além do relatório em comento, esta também foi ela a responsável pela elaboração do EVTEA da Concessão, contratado pelo Poder Concedente.

128. Desse modo, os documentos **RDA-272** e **RDA-273** carecem de rastreabilidade técnica e da devida contextualização, devendo ser, consequentemente, desconsiderados pelo Tribunal Arbitral.

Passivos Ambientais

129. Em relação ao pleito da VIABAHIA que trata da necessária recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato em razão das novas obrigações relacionadas aos *Passivos Ambientais*, a ANTT limitou-se a juntar um único documento técnico: trata-se da Nota Técnica 7517/2022/GEENG/SUROD/DIR/ANTT (**RDA-278**), cuja elaboração foi solicitada em 11.11.2022 (após a Audiência) e finalizada em 16.11.2022.

130. O objetivo do documento é tentar apresentar uma comparação dos tipos de passivos ambientais identificados pela VIABAHIA com as obrigações assumidas no PER (**RTE-085**) e na Licença de Operação nº 882/2009 (**RTE-153**).

131. Ao avaliar a tabela de passivos apresentada pela VIABAHIA, a Nota Técnica informa que as tipologias de passivos ambientais identificados estariam no escopo das cláusulas do PER e da Licença de Operação nº 882/2009.

132. De saída, **a VIABAHIA reitera que jamais se escusou da correção e recuperação dos passivos**, ela realizará os trabalhos desde que sejam devidamente reequilibrados aqueles que são alheios à sua matriz de responsabilidade.

133. E os custos com esses serviços devem, sim, ser objeto de reequilíbrio, vez que inexiste, no Contrato firmado, disposição específica que preveja que esses valores tenham que ser suportados pela Concessionária.

134. Na verdade, o Contrato traz justamente o contrário do que alega a ANTT. Trata-se de passivos ambientais descobertos em momento **posterior** a realização de aprofundada Auditoria Ambiental[42] e que se originam de ações

[42] V. a confirmação técnica, feita durante a Audiência de Oitiva Técnica, de que a Auditoria Ambiental realizada pela VIABAHIA em 2010 foi aprofundada: "**Sr. Abelardo Cerqueira Neto [Testemunha Técnica Requerente]:** Boa tarde, Dra. Deise! Avaliamos que sim, que essa auditoria

externas às atividades rodoviárias – e, assim, são alheias à responsabilidade da VIABAHIA nos termos da cláusula 19.1.2 (xv) do Contrato.

135. A VIABAHIA, em 2010, em conformidade com o quanto previa o Contrato, realizou aprofundada Auditoria Ambiental, identificando 223 passivos ao longo da extensão da rodovia. Esse fato foi confirmado pela equipe de técnicos da Alvarez&Marsal durante a Audiência de Oitiva Técnica:

> "**Dra. Deise da Silva Oliveira [Advogada Requerente]:** *Boa tarde! Dirigirei minhas perguntas ao Sr. Abelardo, mas os demais, por favor, podem complementar, se necessário. Sr. Abelardo,* ***a auditoria ambiental realizada em 2010****, conforme o doc. 129 do RTE087,* ***contratada pela ViaBahia para o licenciamento ambiental, pode ser considerada uma aprofundada auditoria ambiental****?*" (Linhas 11021-11026, destacamos)
>
> "**Sr. Abelardo Cerqueira Neto [Testemunha Técnica Requerente]:** *Boa tarde, Dra. Deise! Avaliamos que sim, que essa auditoria ambiental pode ser considerada como uma aprofundada auditoria ambiental, por alguns fatores:* ***Primeiro****, como a senhora mencionou,* ***ela foi realizada em atendimento às condições da licença junto ao Ibama****, então, ela fez parte de todo um processo de licenciamento ambiental; adicionalmente, ou o próprio manual do DNIT, ele traz uma referência a NBR ISO1410. (...). Analisando o relatório, nós vemos que ela* ***foi realizada por profissionais qualificados****,* ***percorreram a extensão da rodovia****,* ***identificaram e geolocalizaram as ocorrências de passivos ambientais****,* ***fotografaram e descreveram essa ocorrência****.*" *(grifamos)*

136. Nesse sentido, o Contrato é claro: fazem parte das obrigações da VIABAHIA a "*recuperação, prevenção, remediação e gerenciamento do*

---

ambiental pode ser considerada como uma aprofundada auditoria ambiental, por alguns fatores: Primeiro, como a senhora mencionou, ela foi realizada em atendimento às condições da licença junto ao Ibama, então, ela fez parte de todo um processo de licenciamento ambiental; adicionalmente, ou o próprio manual do DNIT, ele traz uma referência a NBR ISO1410. Essa NBR diz que a auditoria ambiental, como um processo de verificação, como um processo de verificação sistemática e documentada objetivando obter e avaliar evidências de, que caracterizem o passivo ambiental. Então, essa auditoria, ela precisaria realizar este processo de documentação e, identificação e documentação sistematizada das ocorrências de passivo ambiental. Essa auditoria que a senhora mencionou da, acho que é RV Ambiental (essa auditoria específica que foi anexa ao nosso parecer), ela cumpre essas especificações. Analisando o relatório, nós vemos que ela foi realizada por profissionais qualificados, percorreram a extensão da rodovia, identificaram e geolocalizaram as ocorrências de passivos ambientais, fotografaram e descreveram essa ocorrência. Então, ela, de fato, consistiu em um processo de auditoria de identificação dos passivos ambientais da rodovia, naquele momento, em 2010." Linhas 11027 a 11044 da transcrição da Audiência."

passivo ambiental relacionado ao Sistema Rodoviário, ***exceto o passivo que não possa ser ou não pudesse ter sido descoberto ou previsto por aprofundada auditoria ambiental****, realizada de acordo com as melhores práticas internacionais*".

137. Ao longo dos anos de Concessão, novos passivos ambientais foram identificados e, estes, foram separados pela VIABAHIA em dois grupos: **Grupo 01**, passivos novos que foram causados pela atividade rodoviária e **Grupo 02**, passivos novos que foram causados por **ação externa** à atividade rodoviária.

138. Apenas os passivos pertencentes ao **Grupo 02** foram submetidos à Arbitragem e é sobre eles que a VIABAHIA requer o reequilíbrio.

139. Também é neste ponto em que a Nota Técnica da ANTT se torna **omissa**. Ela deixa de analisar o **fator causador dos passivos**, informação crucial para se determinar a responsabilidade pela sua recuperação e pertencente à análise técnica apresentada pela VIABAHIA na planilha de passivos da equipe Alvarez&Marsal[43].

140. Assim, a Nota Técnica apresentada pela ANTT apenas corrobora com o pleito apresentado pela VIABAHIA, já que demonstra que sim, existem passivos que devem ser recuperados, mas deixa de analisar, tecnicamente, a origem dos passivos pleiteados pela VIABAHIA.

141. Uma outra face do documento, no entanto, é sua **intempestividade**. Veja-se que o documento se propõe, em **novembro de 2022** (após a Audiência), a analisar um pleito e uma lista de passivos apresentado pela VIABAHIA **em julho de 2020**. Essa análise deveria ter acontecido no momento de Resposta às Alegações Iniciais da VIABAHIA, em setembro de 2020.

142. O fraco suporte técnico à Resposta da ANTT, que em nada contraria o pleito da VIABAHIA e deixa de analisar a relação causa-efeito dos passivos, veio com quase dois anos de atraso.

143. Vê-se, novamente, a tentativa da ANTT de reabrir a fase instrutória do procedimento sobre este pedido, o que não deverá ser permitido.

[43] V. **RTE-087**, Doc.129.

144. Quanto ao documento **RDA-278**, portanto, a VIABAHIA requer ao Tribunal Arbitral que determine a sua intempestividade e desconsidere seu conteúdo.

Adutoras da EMBASA

145. Quanto ao pleito da VIABAHIA relacionado ao necessário reequilíbrio em razão da compra de materiais e contratação de serviços para o *Remanejamento das Adutoras da EMBASA*, que estão localizadas na faixa de domínio da Concessão, a ANTT juntou apenas um documento. Trata-se do Despacho ESROD-SSA/BA e anexos (**RDA-277**).

146. **O documento foi produzido pelas áreas técnicas da Agência**, por volta de 24.11.2022 (outro documento posterior à Audiência) e tem como objetivo a apresentação de informações acerca do remanejamento das interferências supramencionadas.

147. Inicialmente, o Despacho confirma a existência de tubulações da EMBASA na faixa de domínio da Concessão e a execução de 15% do remanejamento (1,3 km de 8,6 km). Nesse sentido, informa que compete ao terceiro responsável o remanejamento da interferência, sem prejuízo da gestão da Concessionária, de forma a viabilizar a execução das obrigações previstas no PER, conforme descrito no Ofício-Circular nº 11/2014/SUINF.

148. O despacho destaca que, nos casos de ocupação irregular, a responsabilidade seria da concessionária, conforme previsto no item 7.2 do Contrato. Conclui, portanto, que não caberia reequilíbrio em nenhum dos dois casos, pois compete ao terceiro responsável o remanejamento da interferência, sem prejuízo da gestão da VIABAHIA.

149. Inicialmente, a VIABAHIA rememora que as interferências em questão foram identificadas à época em que teve início a execução das obras de melhorias operacionais para a implantação de ruas laterais entre os km 542+700 ao km 546+600 da BR-324/BA, no perímetro do município de Amélia Rodrigues/BA.

150. Uma vez que as interferências das adutoras são impeditivas à execução das obras de melhoria, a VIABAHIA empreendeu todos os esforços necessários

para que o remanejamento fosse feito o quanto antes[44]. A ANTT, no entanto, apresentou diversos novos requisitos, extracontratuais e extra-PER, em relação à documentação apresentada pela VIABAHIA para execução do remanejamento, os quais embargam, até hoje, a execução do serviço[45].

151. Por se tratar de obras não previstas no PER ou no Contrato, a VIABAHIA pleiteia o devido reequilíbrio, de modo a evitar sua desnecessária oneração em relação a prestação dos serviços.

152. Nesse sentido, o **RDA-277** juntado pela ANTT em nada altera a realidade deste pleito, vez que **reconhece** a existência das adutoras na faixa de domínio da Concessão e o dever da VIABAHIA de eivar seus melhores esforços para gestão do remanejamento junto à EMBASA, o que foi feito.

Inclusão e Exclusão de Investimentos

153. O pleito da VIABAHIA relacionado à inclusão e exclusão de investimentos no PER foi objeto de apenas um documento juntado pela Requerida, trata-se do **RDA-279** – Despacho COGEC e anexos – Comparativo Revisão Quinquenal e Arbitragem, que foi finalizado em 16.11.2022 (mais um documento posterior à Audiência), por órgão interno da ANTT.

154. Importa, inicialmente, esclarecer que, ao contrário do que indicou a ANTT, o documento não trata apenas do pleito de inclusão e exclusão de investimentos no PER. Em verdade, o documento trata de todos os pleitos da VIABAHIA que foram submetidos à **Revisão Quinquenal**.

155. Por exemplo, o item 19 da planilha anexa ao Despacho, reproduzido abaixo, apresenta informações sobre o pleito da VIABAHIA relacionado ao desgaste do pavimento em função das alterações da Lei dos Caminhoneiros, tema que em nada se relaciona com o pedido de exclusão ou inclusão de investimentos no PER.

[44] V. **RTE-159** a **RTE-165** para as tratativas com a EMBASA e ANTT relacionadas ao remanejamento.
[45] V. narrativa detalhada do histórico de solicitações descabidas da ANTT apresentado nos §§138-145 do Caderno II das Alegações Iniciais da VIABAHIA.

Anexo ao Despacho				
Comparativo entre as propostas apresentadas pela VIABAHIA na Revisão Quinquenal e as relacionadas no documento de Tréplica apresentada no Processo de Arbitragem				
Seq.	**Pleito**	**Justificativa e/ou descrição do pleito apresentado pela concessionária**	**Definição na Arbitragem - TRÉPLICA**	**Encaminhamento na Revisão Quinquenal**
19	Desgaste do pavimento em função da Lei dos Caminhoneiros	Revisão dos custos de manutenção a partir da publicação da Lei Federal nº 13.103/2015 (Lei dos Caminhoneiros), que alterou a Lei nº 7.408/85, que elevou o percentual de tolerância máxima em 5 pontos percentuais sobre os limites de peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias públicas.	Aborda somente o impacto no tráfego da rodovia a partir do evento "crise dos caminhoneiros" , pleiteando recomposição por perda da receita tarifária. Risco da concessionária até 15 dias por manifestação social.	Tema a ser tratado em processo específico. Proposta rejeitada na Etapa de Levantamento de Necessidades

156. Já o item 20 da mesma planilha apresenta informações sobre o pleito da VIABAHIA relacionado aos Passivos Ambientais, que, novamente, em <u>nada</u> se relaciona aos Novos Investimentos.

Anexo ao Despacho				
Comparativo entre as propostas apresentadas pela VIABAHIA na Revisão Quinquenal e as relacionadas no documento de Tréplica apresentada no Processo de Arbitragem				
Seq.	**Pleito**	**Justificativa e/ou descrição do pleito apresentado pela concessionária**	**Definição na Arbitragem - TRÉPLICA**	**Encaminhamento na Revisão Quinquenal**
20	Passivos ambientais	Reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato a partir da descoberta, *a posteriori* , de passivos ambientais não previstos inicialmente no Plano de Negócios.	A recuperação dos passivos ambientais é obrigação da concessionária	Obrigação original do PER. Proposta rejeitada na Etapa de Levantamento de Necessidades

157. Por sua vez, os itens 22 e 25 abordam os pleitos da VIABAHIA relacionados à ***(i)*** Perda de Receita de Publicidade e ***(ii)*** Inclusão de RDT. Ambos os pleitos **<u>que nem sequer foram abordados na Audiência</u>**, e nem mesmo houve pedido para que fossem:

(i) Item 22:

Anexo ao Despacho				
Comparativo entre as propostas apresentadas pela VIABAHIA na Revisão Quinquenal e as relacionadas no documento de Tréplica apresentada no Processo de Arbitragem				
Seq.	**Pleito**	**Justificativa e/ou descrição do pleito apresentado pela concessionária**	**Definição na Arbitragem - TRÉPLICA**	**Encaminhamento na Revisão Quinquenal**
22	Painéis Publicitários	Reconhecimento do direito desta de explorar receitas extraordinárias decorrente da veiculação de publicidade, inclusive, nas testeiras das cabines de pedágio, em áreas de garrafão e suas proximidades.	Inexiste direito da concessionária à exploração de publicidade de forma ilimitada e não sujeita às regras	Tema a ser tratado em processo específico. Proposta rejeitada na Etapa de Levantamento de Necessidades

(ii) Item 25:

Anexo ao Despacho				
Comparativo entre as propostas apresentadas pela VIABAHIA na Revisão Quinquenal e as relacionadas no documento de Tréplica apresentada no Processo de Arbitragem				
Seq.	**Pleito**	**Justificativa e/ou descrição do pleito apresentado pela concessionária**	**Definição na Arbitragem - TRÉPLICA**	**Encaminhamento na Revisão Quinquenal**
25	Inclusão de RDT	Inclusão no contrato do recurso tarifário para o desenvolvimento tecnológico na área de engenharia rodoviária (RDT), para desenvolvimento de pesquisas.	Será avaliada em Revisão Quinquenal	Proposta aceita na Etapa de Levantamento de Necessidades e em avaliação no processo de Revisão Quinquenal

158. É clara a tentativa da ANTT de **reabrir a fase instrutória da Arbitragem para estes outros pedidos**, deixando para apresentar, agora, **após quase três anos de procedimento**, informações supostamente "técnicas", inclusive mascarando seu conteúdo para tentar justificar a juntada.

159. Não bastassem esses exemplos, a planilha segue com a abordagem de pleitos que **não foram submetidos à arbitragem**, como é caso dos itens 27 e 28:

(i) Item 27:

Anexo ao Despacho				
Comparativo entre as propostas apresentadas pela VIABAHIA na Revisão Quinquenal e as relacionadas no documento de Tréplica apresentada no Processo de Arbitragem				
Seq.	**Pleito**	**Justificativa e/ou descrição do pleito apresentado pela concessionária**	**Definição na Arbitragem - TRÉPLICA**	**Encaminhamento na Revisão Quinquenal**
27	Delimitação dos efeitos da declaração de anuência da Concessionária com as condições do Contrato	Proposta de alteração da Cláusula 10.2, excluindo-se, a parte que trata da inexistência de direito a indenização por parte da Concessionária em virtude de informações incorretas ou insuficientes. Ocorre que o mencionado dispositivo fere diretamente o princípio da boa-fé contratual, uma vez que não prevê possíveis empecilhos, imputando responsabilidade total à concessionária, conforme previsto pelo contrato de concessão	Pleito sem avaliação na Tréplica	Altera a alocação de riscos do contrato. Proposta rejeitada na Etapa de Levantamento de Necessidades

(ii) Item 28:

Anexo ao Despacho				
Comparativo entre as propostas apresentadas pela VIABAHIA na Revisão Quinquenal e as relacionadas no documento de Tréplica apresentada no Processo de Arbitragem				
Seq.	**Pleito**	**Justificativa e/ou descrição do pleito apresentado pela concessionária**	**Definição na Arbitragem - TRÉPLICA**	**Encaminhamento na Revisão Quinquenal**
28	Desocupação de Faixa de domínio	Proposta de alteração da Cláusula 7.2.1 relacionada a responsabilidade da concessionária quanto a eventuais atrasos na execução do plano de desocupação da faixa de domínio das rodovias objeto da concessão, quando estes forem devidos a fatores alheios a concessionária.	Pleito sem avaliação na Tréplica	Obrigação original do PER. Proposta rejeitada na Etapa de Levantamento de Necessidades

160. Ambos os itens tratam de pleitos apresentados apenas no âmbito da Revisão Quinquenal[46], tanto é que não foram objeto de avaliação pela ANTT em sua Tréplica. Nesse sentido, caso a ANTT tivesse a pretensão de abordar qualquer um desses temas nesta Arbitragem, deveria tê-la manifestado no momento processual correto e não depois de três anos de procedimento.

161. Por todos esses motivos, resta claro que o documento é descabido, desconexo e intempestivo, seja por não condizer com o momento processual em que foi apresentado, seja pela impertinência dos temas abordados. Assim, o **RDA-279** deverá ser sumariamente desconsiderado.

[46] Não é a primeira vez que a ANTT comete esse equívoco. Mesmo durante a Audiência, a ANTT fez questionamentos sobre temas objeto de processo administrativo alheio à Arbitragem. Ver, nesse sentido, linhas 5736 a 5749 das Notas Estenográficas da Audiência.

162. De qualquer modo, em se prestando ao exercício de análise restrita aos itens da planilha que dizem respeito à Inclusão e Exclusão de Investimentos do PER, verifica-se que a ANTT pretende "atualizar" a situação de cada um deles dentro do Processo Administrativo da Revisão Quinquenal[47].

163. Por exemplo, sobre a exclusão das obras relacionadas ao trecho urbano de Vitória da Conquista, item 2 da planilha, o documento registra que a proposta está "em avaliação":

Anexo ao Despacho				
Comparativo entre as propostas apresentadas pela VIABAHIA na Revisão Quinquenal e as relacionadas no documento de Tréplica apresentada no Processo de Arbitragem				
Seq.	**Pleito**	**Justificativa e/ou descrição do pleito apresentado pela concessionária**	**Definição na Arbitragem - TRÉPLICA**	**Encaminhamento na Revisão Quinquenal**
2	Exclusão do trecho urbano de Vitória da Conquista	O segmento possui características de vias destoantes das indicadas para o sistema rodoviário e que geram custos atípicos à rodovia. A faixa de domínio na região é ocupada por diversos estabelecimentos comerciais, os quais tornam necessária a existência de cruzamentos, semáforos e lombadas.	Será analisada no âmbito da Revisão Quinquenal	Proposta aceita na Etapa de Levantamento de Necessidades e em avaliação no processo de Revisão Quinquenal

164. Por se tratar de documento de mera atualização sobre andamentos de um Processo Administrativo que ainda está em curso, não há que se falar em qualquer "definição" pela ANTT, sobre qualquer um dos tópicos de Inclusão e Exclusão de Investimentos.

165. Inclusive, a atualização indicada no item 2 da planilha corrobora com o pedido da VIABAHIA nesta Arbitragem, uma vez que demonstra a **extrema morosidade da ANTT** na avaliação dos pedidos de inclusão e exclusão de investimentos do PER. Por exemplo, evidencia que o pedido acima foi submetido pela Polícia Rodoviária Federal em 2014 e formalizado pela VIABAHIA em 2017[48], há mais de 6 anos.

166. Feita essa observação, a VIABAHIA requer, novamente, que o documento seja desconsiderado, por todas as razões e motivos expostos anteriormente.

[47] Cabe, aqui, destacar, que estamos tratando da Revisão Quinquenal que está sendo realizada com base na Resolução n° 5.859/2019. Sobre o uso da Resolução em comento, a VIABAHIA já apresentou, formalmente, a este Tribunal Arbitral, sua discordância.
[48] V. §§185 a 207 do Caderno VI das Alegações Iniciais da VIABAHIA.

Sistema de Pesagem de Veículos

167. Quanto ao pleito da VIABAHIA relacionado às *Alterações no Sistema de Pesagem Veicular*, a Requerida juntou apenas um documento, qual seja o **RDA-275** - Dados atualizados - Sistema de Pesagem.

168. Trata-se do Ofício n° 22306/2022/GEFOP/SUROD/DIR-ANTT, datado de 07.09.2022, e que faz parte do Processo Administrativo n° 50500.057622/2021-80, que permanece em trâmite. O Ofício apresenta a objeção da Agência à execução do projeto do Posto de Pesagem Veicular com sistema HS-WIN apresentado pela VIABAHIA após solicitação da própria ANTT.

169. Por meio deste Ofício, a ANTT, de forma **contraditória** ao seu pedido inicial, solicita à VIABAHIA que seja feita a implantação de Postos de Pesagem Fixos, conforme previsto originalmente no Contrato. Requer, no entanto, que a VIABAHIA adeque sua operação para que autuação dentro dos Postos de Pesagem seja efetuada por agente remoto.

170. Sobre esse documento, a VIABAHIA reitera o conteúdo dos documentos **RTE-647** a **RTE-654**, por ela juntados em sua Petição 36 e que apresentam os andamentos posteriores e atualizados do Processo Administrativo n° 50500.057622/2021-80.

171. Além disso, importa destacar que o Ofício juntado pela Requerida (**RDA-275**) apenas comprova os esforços empregados pela VIABAHIA para elaboração de novos projetos que se adequem às solicitações da ANTT.

172. Inclusive, o Ofício demonstra que a obrigação a ser executada ainda está indefinida, porquanto **novas adequações de projeto serão necessárias**, vez que houve a solicitação de que a operação dos Postos seja feita remotamente, ao contrário do quanto previa o Contrato. Essa metodologia, por óbvio, deverá ser objeto de reequilíbrio no Contrato, assim como todos os demais recursos aplicados pela VIABAHIA para atender às solicitações contraditórias da ANTT.

173. Assim, conforme demonstra o Ofício n° 22306/2022/GEFOP/SUROD/DIR-ANTT, resta claro que a VIABAHIA, ao menos, deverá ver seu Contrato reequilibrado para fazer frente aos esforços despendidos na elaboração de novos projetos, bem como em relação aos custos relacionados ao projeto e à

implantação de agente remoto para operação dos Postos de Pesagem Veicular. No mais, a discussão sobre a implantação do PPVAR ainda está sendo discutido em via administrativa e a VIABAHIA manterá o Tribunal Arbitral devidamente informado.

Outros documentos

174. Por fim, cabe ainda a manifestação da Requerente acerca dos dois documentos juntados pela Requerida para "atualização processual". Trata-se dos documentos **RDA-268** - EVTEA – Volumes 2 e 4 e **RDA-276** - do Parecer Técnico nº 146/2015/COINF/URBA.

175. Quanto ao primeiro documento, a VIABAHIA não tem qualquer comentário adicional a apresentar, trata-se apenas de dois volumes do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental da Concessão, que já foram juntados nesta Arbitragem (**RTE-105**).

176. Quanto ao segundo documento, juntado, agora, como **RDA-276**, a VIABAHIA reitera o posicionamento de seu assistente técnico[49] quanto ao seu conteúdo, uma vez que esse Parecer Técnico em nada se relaciona com a discussão objeto do pleito da VIABAHIA, qual seja o desconto de reequilíbrio aplicado na 7ª Revisão Quinquenal.

177. Por serem documentos que em nada alteram o curso desta Arbitragem e que **já constavam dos autos**[50], a Requerente informa não ter qualquer observação quanto à sua juntada.

III. Conclusões

178. Ante o exposto, não restam dúvidas de que todos os documentos juntados pela ANTT como anexos a sua Petição 31, além de extemporâneos, mostram-se **irrelevantes** para o julgamento dos pedidos da VIABAHIA nesta Arbitragem, seja porque não guardam qualquer rigorosidade técnica, constituindo em meras suposições infundadas, seja por se tratar de documentos já juntados nesta Arbitragem.

[49] V. linhas 12212-12283 das Notas Estenográficas da Audiência.
[50] O Parecer Técnico nº 146/2015/COINF/URBA foi, inclusive, juntado pelos Assistentes Técnicos da VIABAHIA, no Doc. 236 de seu Primeiro Relatório, **RTE-087**.

179. Desse modo, a VIABAHIA reitera seu entendimento de que os referidos documentos da ANTT devem ser desconsiderados pelo Tribunal Arbitral, atribuindo-lhes o peso probatório que lhes é devido.

180. No mais, a Requerente reitera sua confiança no Tribunal Arbitral para que dê seguimento ao encerramento desta fase de saneamento do processo para, em seguida, aprecie os pedidos de produção de prova pericial formulados pela VIABAHIA em sua Petição 36.

Termos em que

Pede deferimento.

Letícia Queiroz de Andrade

Fábio Maluf Tognola

Fernando Marcondes

Rafael Francisco Alves

Alberto Sanz Sogayar

Lígia Espolaor Veronese

Caiã Lopes Caramori

Milena Cardoso Silva

Marília Carolina de Oliveira Ribeiro

Marcela Lemos Carvalho Melgaço